

Jezdectvo u nás a v cizině.

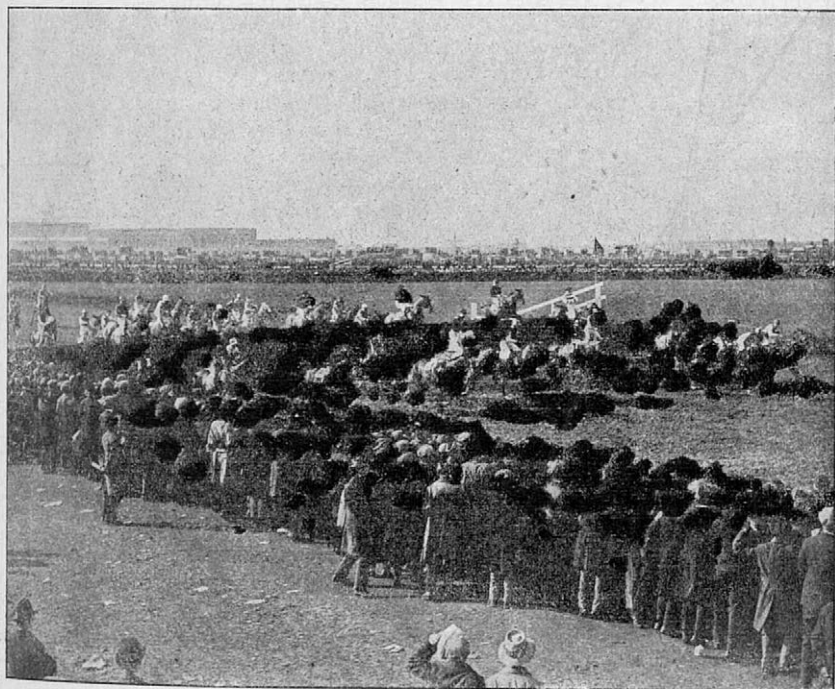
Štábní kapitán Jaroslav Kadanka:

Ze zájezdu do Liverpoolu.

Rok co, rok, 27. března, jede se v Liverpoolu světoznámá „Grand National Steple chase“. Přirovnávat zájmový okruh a dostihovou činnost v Anglii vůbec, při „Grand National“ pak zvlášť, k našim poměrům, je naprosto nemožné. Koňské dostihy jsou v Anglii národním sportem, liverpoolská „Grand National“ přímo státní událost. Dívá se na ni přes 300.000 platících diváků a nejméně ještě jednou tolik neplatících. Její průběh je vysílán radiotelegraficky do celého království Velké Británie a 2 hodiny po dostihu přináší již veškerý anglický tisk popis dostihu a fotografie vítěze.

Pro nás měla letos tu obzvláštní zajímavost, že se jí zúčastnil kpt. Popler se svým koněm. Nebylo to arci po prvé, co v Liverpoolu běžel kůň jiné země. Tam startovali již koně téměř z celého světa a dokonce někteří dobyli vavřínu vítězství. Jedním z takových byl na př. chlumecký hrabě Kinský na koni Zvedone. Kpt. Popler absolvoval bez pádu jen 1 kolo — poté dvakrát padá a cours nedokončuje. Jako jezdec znamenal však proti ostatním třídu, bohužel jeho kůň Gyi lovam je proti anglickým koním v poměru právě obráceném, t. j. o dvě třídy níže. Kpt. Popler odjížděl se svým koněm do Anglie jistě s nadějí na možný úspěch a nejen on, nýbrž celý okruh našich sportovců, chronické škarohlídy ovšem vyjímaje, byl téhož

minění. Na místě však jsme se přesvědčili všichni, že angličtí koně jsou zcela jinou třídou, vypěstěnou dlouhou kulturou racionálního chovu, pro kterou u nás nebylo mnoho učiněno. Za krátkou dobu existence naší armády vypsěl slušný počet jejích jezdců v kvalitu světovou — velmi značný počet v kvalitu první třídy — avšak kvalitní kůň, zejména konkursový je u nás náhodným jedincem. Nemáme chovu, který by nám zaručoval, že se vlastnosti, které hledá jezdec, najdou u koní již na základě dědičnosti. Mluví-li tedy s hlediska udržení sportovního významu a výše naší armády, jsem přesvědčen, že největší úkol nepřipadá nyní vojenskému jezdeckému učilišti, nýbrž remontnictvu.



Pole Grand National steeple chase jdoucí přes první překážku.

Pro zajímavost několik dat o liverpoolské dráze. Je to elipsa, která se běží dvakrát kolem. Celková trať je 7200 m a je na ní 32 překážek. Mluví se vždy o Bercher's brook, jako o překážce největší. Já dávám po té stránce primát t. zv. „open ditch“, t. j. otevřenému příkopu přes 2 m širokému a za ním heka 160 cm vysoká, 1 m široká a naprosto pevná. Takových překážek je celkem 6. Letošní steeple chase byla jeta 43 koňmi — vítěz Grackl absolvoval trať v rekordním čase 9 min. 30 vt. Dráhu přešlo jen 10 koní — mezi třemi koňmi odehrál se neobyčejně prudký finish. V den dostihu vypraveno z Londýna 300 zvláštních vlaků, a na sázky na koně přijímalo na 1000 bookmakrů. Kůň „Suißt Rowland“, nesoucí náhodou čís. 13, zlomil si vaz — jiný kůň nohu a musil býti zastřelen. Z jezdců utrpěli zranění dva. Jinak se minul dostih bez nehody. Pan Emillio Scalla, rodem Ital, majitel malé londýnské kavárničky, má na dostih, myslím, nejpříjemnější vzpo-

mínky. Vyhral v t. zv. „swerpstakes“ loterii maličkost — 80 mil. Kč. Los na druhého koně „Gregalach“, který vynesl 40 mil. Kč a byl v rukou dělníka ze statku Buffalo — byl 2 dny před dostihem majitelem prodán!



Na Becher's Brook při druhém kole.

Ke konci bych ještě řekl toto: Velmi často se uvažuje o tom, která dráha je těžší, zda liverpoolská či pardubická. Tyto dráhy se nedají porovnávat, poněvadž jsou naprosto různé v své podstatě. Jedno mají společné — obě jsou maximem požadavku kladeného na koně, každá svým způsobem.

Tento způsob se projevuje především v koních, kteří běží na dostizích. Úroveň našich koní zůstává daleko za úrovní koní anglických.

—a:

Několik poznámek o jízdě koňmo ve Švédsku.

Před nějakým časem uveřejnil anglický jezdecký časopis „The Cavalry-Journal“ článek švédského důstojníka o ježdění na koni ve Švédsku. Jeho líčení může zajímat i naše jezdce.

Pro jezdecký sport nejsou ve Švédsku právě dobré podmínky. Podnebí není příznivé, půda zamrzá tvrdě již před koncem října. Hlavní nesnáze však je v rázu krajiny. V rozlehlých lesích Švédska jest jízda koňmo obvykle nemožná. Než to kraj vhodný pro lovecké jízdy za liškou. Náhradou jsou „vlečné lovecké jízdy“. Ke konci prosince je led již dosti silný, aby unesl „pole“. Sněhový příkrov do-

voli křížovati krajem koňmo v kterémkoli směru. Příkopy, které není ve sněhu téměř znát, působí ovšem starosti. Po jednom anebo dvou pádech stanou se však jezdec i kůň pozornějšími. Překvapuje, jak opatrně koně jdou a jak přesně odhadují šířku příkopů sněhem zakrytých. Led skytá, podle švédských zkušeností, velmi dobrou cvalovou dráhu. — Na jaře a v létě nejsou vlečné jízdy pořádaný, aby nebyla poškozena polní úroda.

Na sklonku sedmdesátých let byly zavedeny dostihy. Tento sport se stával stále populárnějším, až pojednou parlament zakázal veřejné sázky. To byl konec dostihů a marné bylo všechno úsilí dosáhnouti změny. Pro velký zájem švédských hospodářů a chovatelů o závody klusáků byly sázky před několika lety parlamentem opět povoleny. Nicméně zůstává budoucnost dostihů nejistou, poněvadž počet jezdeckva byl podstatně snížen. Jezdecký důstojník znamenal pro rovinové dostihy mnoho, poněvadž steeple-chase a překážkové dostihy jsou podle pravidel ve Švédsku přístupny jen amatérům. První dostihy v roce se konají zpravidla v únoru, na ledě. Pak je přestávka do května, kdy počíná letní sezona. Počátkem října počasí ukončí další dostihy.

Poněvadž lovecké jízdy nelze bráti v úvahu a dostihová sezona je krátká, věnují se Švédové více sportu umělému. Když se stane půda nezpůsobitou, jsou pořádány doma soutěže ve skoku.

Koně jsou podrobováni důkladnému výcviku. Dobrý skokan musí býti poslušným koněm. Je tedy nejen trenován přes překážky, ale i všeobecně jezdecky cvičen, aby se stal spolehlivým a lehce ovládatelným.

Zájem o jízdu koňmo vzbuzuje v mladých jezdeckých důstojnících ekvitační škola v Strömsholmu, vzdáleném asi 80 mil od Štokholmu. Jeho okolí se považuje za jednu z nejkrásnějších partií Švédska. Panství Strömsholm bylo zřízeno 1668 pro královnu vdovu Hedviku Eleonoru. Králové švédští mívali tam od 16. století stále hřebčín. Tam také velký válečník Karel XII., ještě jako chlapec, dostal své první jezdecké lekce. Je tedy tradice chovu koní a jezdeckého umění pevně zakořeněna ve Strömsholmu.

Podle zásad platných o ježdění v sedmdesátých a osmdesátých letech koně nebyli nikdy vzati z kryté jízdnárny. Španělská škola měla přímý vliv a na vojenské požadavky se nedbalo. Okolo r. 1885 nastal obrat. Moltkovy názory o strategickém použití jezdeckva počaly se uplatňovati i na vojenském ježdění. Ponechání proniklo přesvědčení, že jezdecký důstojník musí býti s to dostat se všude na svém koni. Místem, kde se tomu měl naučiti, byla ekvitační škola. Jejím cílem tedy bylo a je vycvičiti žáky k zdatným jezdeckým důstojníkům. Jednotlivá odvětví výchovy jsou řízena s hlediska služební způsobilosti jezdeckva.

Podle předpisu jezdí každý důstojník v Strömsholmu pět koní, dvě remonty, starého služebního koně, kterého přidělí škola, a dva vlastní služební koně, z nichž jeden musí býti mladý (asi pětiletý) a způsobilý k trainingu pro dostihy pořádané školou. Ekvitační škola cení vysoko vliv dostihů na výchovu mladých důstojníků. Každý důstojník, který prošel školou, musí býti způsobilým k dostihům. — Dvakrát týdně jsou pořádány vlečné lovecké jízdy. V prvních čtyřech měsících jsou povoleny třmeny jen instruktorům, prostředek to velmi účinný pro upevnění sedu mladých důstojníků. Při ježdění remont je zavedena důkladná metoda výcviku mladých koní. Služební koně ekvitační školy jsou dobře vycvičeni ve „vysoké škole“ španělského typu. Na těchto školních koních pozná mladý důstojník z vlastní zkušenosti, jak se pohybuje důkladně vycvičený kůň, a naučí se dávat mu potřebné pobídky nenápadnými pomůckami.

Ještě před několika lety se přidělovali vládní plnokrevní chovní hřebci, když jich nebylo právě používáno k chovu, do ekvitační školy, kde každodenně byli ježděni v jízdárně důstojníky místo školních koní. Toto zařízení se osvědčovalo: poskytl hřebcům cvičení, potřebná k jich uklidnění, a opatřilo důstojníky výborným jezdeckým materiálem.

Jeden z koní přivedených každým žákem do ekvitační školy musí býti způsobilý pro concours hippiques. Koně jsou cvičeni od počátku září až do dubna, kdy jejím vlastníkům je dovoleno účastniti se soutěží, pořádaných na různých místech země. Skákání jest uspořádáno venku. Překážky a dráhy jsou velmi romantické a mění se každoročně. Uplatňování této zásady činí koně poslušnějšími a zvyšuje jejich zkušenost v různých překážkách. Překážky jsou stavěny co nejpodobněji překážkám, jaké se vyskytují při jízdě krajinou.

Krom malých výjimek používá se koní domácího chovu. Jen příležitostně bývají dováženi plnokrevníci, zvláště chovní hřebci, z Anglie nebo z kontinentu.

Z cizích revuí.

Revue de cavalerie. Listopad—prosinec 1930. (Pokračování.)

Le combat de cavalerie.

Generál bývalé armády Wrangelovy Činkarenko líčí účast jezdeckva na občanské válce v Rusku. Poukazuje na to, jak zásluhou Trockého vzrůstalo jezdeckvo rudé armády. Úspěch organizační práce připisuje znalostem poddůstojníků bývalé carské armády, z nichž někteří dosáhli vysokých míst jako Dumenko, bývalý rotmistr v 17. pluku dragounů (zastřelen 1920 v Rostově) a Buděnný, bývalý strážmistr v 18. dragounském pluku, později velitel 1. jezdecké armády.

Také generál Wrangel shromáždil značnou sílu jezdeckva, tak na příklad 21. května 1919 měl k dispozici 8 a půl jezdecké divise (36 pluků, přes 20.000 šavil).

V bojích u Jegorbyckaja vedl generál Pavlov 25.000 jezdců proti Buděnnému, který měl rovněž tolik.

Článek je zajímavým příspěvkem ke studiu operací Wrangelovy a rudé armády v občanské válce, ježto je psán účastníkem a uvádí často význačné podrobnosti.

Division de cavalerie et aviation sanitaire.

Cpt. lékař Gilis zabývá se otázkou odsunutí raněných za různých fází boje s použitím zvlášť upravených letadel a dovozuje nutnost tohoto nového prostředku zvláště vzhledem k úkolům jezdeckva. Ranění u přezvědých oddílů, kteří jinak jsou bez pomoci, mohou tímto způsobem býti zachráněni.

Letectvu pracujícímu spolu s jezdeckvem připadne tu nový úkol, sledovati vykládaná znamení o potřebě odsunu, o lékařské pomoci, jež dotčená jednotka vylučí.

La liaison dans les autos-mitrailleuses.

Lieut. Licart zabývá se otázkou spojení v jednotkách obrněných automobilů. Poukazuje na to, že obyčejné auto nebo motocykl nedostačují pro spojení v boji. Velitel eskadrony O A měl by pro ten účel míti zvláštní obrněný vůz.

Pro spojení uvnitř čtyř používá praporků nebo signálního přístroje. Za nejvhodnější považuje však radiové spojení. Podle vlastních zkoušek dospívá k názoru, že je možné využití radiofonie ke spojení od vozu k vozu. Popisuje jednoduché aparáty přijímací i vysilací, jež by bylo lze bez větších potíží vyzkoušet.

La charge du lieutenant Saison à Mittersheim 1914.

Episoda z počátků války v roce 1914 při provádění průzkumu.